

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Egbert Nitsch (Rendsburg),
Jürgen Rochlitz, Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sicherheit in der Deutschen Bucht III

Am 5. Januar dieses Jahres konnte – von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt – gerade noch eine Tanker-Katastrophe in der Deutschen Bucht verhindert werden. Bei schwerem Sturm fiel auf dem für Wilhelmshaven bestimmten norwegischen Tanker „BT-Stream“ mit 88 380 t d w die Ruderanlage aus. Das mit Rohöl für Wilhelmshaven vollbeladene Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt bei Tonne TG 19, wenige Kilometer nordwestlich der Insel Wangerooge, unmittelbar vor dem Schutzgebiet ‚Niedersächsisches Wattenmeer‘. Der Besatzung gelang es Anker zu werfen, um die bevorstehende Strandung zu verhindern.

Über den daraufhin folgenden Einsatz des von der Bundesregierung nicht zuletzt auf Drängen der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Verhütung von Ölunfällen und Tankerkatastrophen noch bis zum 30. März 1998 gecharterten Hochseeschleppers ‚Oceanic‘ sowie des bundeseigenen Mehrzweckschiffes ‚Mellum‘ liegen erheblich differierende Berichterstattungen vor:

So berichtet die ‚Nordwestzeitung‘, Ausgabe Oldenburg, vom 7. Januar 1998, daß sowohl ‚Mellum‘ als auch ‚Oceanic‘ in Höhe des Tankers „standby“ gegangen seien, bis die Ruderanlage instand gesetzt worden sei. Der ‚Tägliche Hafenbericht – Deutsche Schifffahrts-Zeitung‘, Hamburg, berichtet hingegen am 8. Januar 1998, daß allein die ‚Oceanic‘ dem havarierten Tanker zu Hilfe geeilt sei, das Schiff nach Instandsetzung der Ruderanlage bis zum Beginn des Jedefahrwassers begleitet, und erst dort an die ‚Mellum‘ übergeben habe. Weiteren Informationen zufolge befand sich die ‚Mellum‘ zum Zeitpunkt der Havarie unter dem Landschutz der Insel Wangerooge im Bereich der Jade und habe wegen Schlechtwetters (Windstärke 8 bis 9, in Böen 11 bis 12, Wellenhöhe zwischen 3 und 4 m) nicht unmittelbar zum Havarierten auslaufen können.

Am 9. Januar 1998 ereignete sich gegen 20.00 Uhr eine weitere „Beinahe-Katastrophe“. Der im norwegischen Zweitregister fahrende Tanker ‚Fosna‘ war nach Ruderversagen bei Tonne ‚T 10‘ in

der Jade gezwungen, mit seiner Notrudderanlage einen Vollkreis zu drehen, um die Fahrt aus dem Schiff herauszunehmen und ein Auflaufen in der Jademündung zu verhindern. Bei der ‚Fosna‘ handelte es sich um einen vergleichsweise neuen (Baujahr 1992), 220 m langen und mit 78 409 t Rohöl beladenen Tanker. Das Schiff hat einen Tiefgang von 12,50 m. Auf „Neue Weser“-Reede gelang der ‚Fosna‘ eine Notankerung; der Schaden an der Ruderanlage konnte dann mit Bordmitteln behoben werden.

Für die Sicherheit in der Deutschen Bucht und das Notfallkonzept des Bundes ist die Auswertung der Havarien und der Beistandsleistungen durch Schlepper von erheblicher Bedeutung. Die Bundesregierung hat anlässlich zahlreicher Anfragen (vgl. u. a. die Antworten auf zwei Kleine Anfragen zur Sicherheit in der Deutschen Bucht in Drucksachen 13/7154 und 13/7760) stets betont, daß ihr Vorsorgekonzept ausreiche. Nach diesem Vorsorgekonzept kann nach Meinung der Bundesregierung auf die dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers mit mindestens 165 t Pfahlzug in der Deutschen Bucht verzichtet werden. Die Notfallvorsorge bei Tankerhavarien sei durch die bundeseigenen Mehrzweckschiffe ‚Mellum‘, ‚Scharhorn‘ sowie den Neubau ‚Neuwerk‘ mit lediglich je 110 t Pfahlzug gewährleistet.

Auch das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene HSVA-Gutachten von 1996/97 geht von der Annahme aus, daß diese Schiffe bei extremen Schlechtwetterbedingungen, wie sie am 5. Januar 1998 herrschten, einsatzfähig seien. Dennoch wird auf ein weiterhin bestehendes Restrisiko verwiesen, für das auch der Germanische Lloyd eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 0,3 % angibt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher konkrete Einsatzablauf hat sich am 5. Januar 1998 für die Schiffe ‚Oceanic‘ und ‚Mellum‘ ergeben?
2. Wann traf welches Schiff bei dem havarierten Tanker ‚BT-Stream‘ ein, welche Hilfsleistungen wurden durch welches Schiff wann erbracht?
3. Wie stellte sich die Lage dar?
4. Aus welchem Grund befand sich die ‚Mellum‘ am 5. Januar 1998 nicht im Seegebiet Deutsche Bucht, sondern in der Jademündung, und warum wurde die ‚Mellum‘ nicht angewiesen, ebenfalls zum Havaristen zu fahren?
5. Wie lange hätte die ‚Mellum‘ gebraucht, um bei den herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen den Ort der Havarie (Tonne TG 19) zu erreichen?
6. Welchen Driftweg hat die ‚BT-Stream‘ nach Absetzen der Havariemeldung zurückgelegt?
7. Welcher Zeitraum bis zur Grundberührung wäre der ‚BT-Stream‘ verblieben, wenn
 - a) die Notankerung nicht gelungen bzw. die Ankerkette gebrochen wäre und

- b) die ‚Oceanic‘ nicht zur Hilfestellung auf Höhe des Tankers standby gestanden hätte,
und welchen Weg hätte die ‚BT-Stream‘ in diesem Zeitraum zurückgelegt?
8. Wäre nach Einschätzung der Bundesregierung die ‚Oceanic‘ ohne weitere Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, die Strandung bei mißlungener Notankerung bzw. gebrochener Ankerkette zu verhindern?
9. Wäre nach Einschätzung der Bundesregierung die ‚Mellum‘ – vorausgesetzt, sie wäre in See gewesen – ohne zusätzliche Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, die Strandung bei mißlungener Notankerung bzw. gebrochener Ankerkette zu verhindern?
10. Welche und wie viele zusätzliche Schlepper wären nach den Erkenntnissen der Bundesregierung innerhalb welchen Zeitraumes bei den herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen eindeutig in der Lage gewesen, den Havaristen ‚BT Stream‘ zu erreichen, und welche effektive Schleppleistung (nach Korrektur um die durch Scherwinkel bedingten Leistungsverluste) hätten diese Schlepper gemeinsam erbringen können?
11. Wie lange hätte die zum Zeitpunkt der Havariemeldung in der Jademündung positionierte ‚Mellum‘ gebraucht, um unter Einbeziehung des Driftwinkels des Havaristen den Standort des Havaristen zu erreichen, wenn die Notankerung nicht gelungen bzw. die Trosse gebrochen wäre und kein Hochseeschlepper zur Hilfeleistung bereitgestanden hätte?
12. Wäre die ‚Mellum‘ ohne weitere Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, einen auf Grund gelaufenen vollbeladenen Tanker wie die ‚BT-Stream‘ unter den am 5. Januar 1998 herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen freizuschleppen?
13. Wie lange hätte es unter den konkreten Bedingungen des 5. Januar 1998 gedauert, bis weitere Schlepper, die nach der Empfehlung des Germanischen Lloyd in derartigen Fällen zur Unterstützung herangezogen werden sollen, vor Ort gewesen wären?
14. Wo befand sich zum Zeitpunkt der Havarie der ‚BT Stream‘ die ‚Scharhorn‘?
Welchen Zeitraum hätte die ‚Scharhorn‘ gebraucht, um den Havaristen zu erreichen, und welche Schleppleistung hätte das Mehrzweckschiff aufbringen können?
15. Welche Ölbeseitigungsmaßnahmen hätten die Mehrzweckschiffe des Bundes unter den konkreten Wetter- und Seegangsbedingungen des 5. Januar 1998 ergreifen können, und welche Schäden hätten diese Maßnahmen verhindern können?
16. Welches Gefährdungspotential für Mensch und Umwelt geht nach Einschätzung der Bundesregierung von einem leckge-

- schlagenen bzw. gestrandeten vollbeladenen Tanker wie der ‚BT-Stream‘ aus?
17. Wie hoch wären die wirtschaftlichen Schäden, die eine Tankerkatastrophe eines vollbeladenen 90 000 dtw-Tankers wie der ‚BT-Stream‘ bei schwerem Sturm im niedersächsischen Wattenmeer hervorrufen würde, aufgeschlüsselt nach
 - a) direkten Einsatzkosten,
 - b) Ölbekämpfungsmaßnahmen auf See,
 - c) Ölbekämpfungsmaßnahmen an Land,
 - d) Umweltschäden,
 - e) Ertragseinbußen für Landwirtschaft und Fischerei,
 - f) Ertragseinbußen für Fremdenverkehr und Tourismus?
 18. Ist die Bundesregierung bereit, ihre bisherige Risikoeinschätzung für eine Tankerhavarie in der Deutschen Bucht – insbesondere für den Bereich des niedersächsischen Wattenmeeres – vor dem Hintergrund der beiden o. g. Vorfälle zu korrigieren?
 19. Welche Notwendigkeiten zur Überarbeitung ihres Vorsorgekonzeptes sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der o. g. Vorfälle?
 20. Was führte nach den Erkenntnissen der Bundesregierung dazu, daß die Regierung der Niederlande seit über zwei Jahren einen Hochseeschlepper zum Schutz der niederländischen Küste vor Schiffsstrandungen charterte und diese Charter laut Presseberichten vor wenigen Tagen um weitere fünf Jahre verlängerte?
 21. Welche Gespräche und Abstimmungen hat die Bundesregierung bilateral bzw. international im Zusammenhang mit der Schaffung von Notschleppkapazitäten geführt, und welche Erkenntnisse bzw. Ergebnisse erbrachten diese?
 22. Wann und in welcher Form wurden diese Erkenntnisse bzw. Ergebnisse dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung zugänglich gemacht, und aus welchen Gründen wurden welche Erkenntnisse bzw. Ergebnisse dem Ausschuß für Verkehr nicht zugänglich gemacht?
 23. Wie definiert die Bundesregierung im Hinblick auf die Bauart, Schiffsgröße, Leistungsdaten, (Hochsee-)Tauglichkeit, Besatzungsstärke und -qualifikation Schiffe, die sie als „Mehrzweckschiffe“ oder als „Notschlepper“ bezeichnet?
 24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß nur in Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr oder seiner nachgeordneten Behörden der Begriff „Notschlepper“ verwendet wird, während in der übrigen Fachliteratur im Zusammenhang mit dem Schleppen und/oder Bergen von havarierten Schiffen ausnahmslos der Begriff Bergungsschlepper (englisch = salvage tug) oder Schlepper (englisch = tug) angewandt wird?

25. Wie hoch sind die Kosten, die dem Bund durch die Charterung eines Hochseeschleppers seit März 1996 entstanden sind?
Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Kosten durch den Abschluß langfristiger Charterverträge oder durch die Wahl ähnlicher langfristiger Lösungen zu senken?
26. In welcher Höhe haben sich die Küstenländer bisher an diesen Kosten beteiligt?
27. Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Küstenländer, wenn die Bundesregierung ihr bisheriges Prinzip der größtmöglichen Gefahrenabwehr durch die weitere Charterung eines Hochseeschleppers beibehält und die Küstenländer sich an den Kosten beteiligen?
28. Ist die Bundesregierung bezüglich einer derartigen Kostenbeteiligung an die Küstenländer herangetreten, und wenn ja, wann hat welches Küstenland seine Zustimmung zur Beibehaltung der Charterung des Hochseeschleppers ‚Oceanic‘ unter Hinweis auf die dadurch entstehenden Kosten verweigert?
29. Welche Gespräche oder andere Abstimmungen wurden auf welcher Ebene mit welchem Ergebnis zwischen der Bundesregierung und den Regierungen der Küstenländer im Hinblick auf eine Verlängerung der Charter eines Sicherungsschleppers Deutsche Bucht geführt?
30. Ist der Bundesregierung bekannt, wann und in welcher Weise sich welche Regierungen bzw. Parlamente, Landtagsausschüsse oder einzelne Landtagsabgeordnete im Hinblick auf eine Verlängerung der Charter eines Sicherungsschleppers Deutsche Bucht geäußert haben?

Bonn, den 23. Januar 1998

Gila Altmann (Aurich)

Steffi Lemke

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Jürgen Rochlitz

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

